

平成 25 年度
第 7 回三重県流入車対策検討会議事項書

- 場所：JA 三重健保会館 3 階 大研修室
- 日時：平成 25 年 10 月 31 日（木） 10:00～

- 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表
- (1) 三重県流入車対策要綱(案)の再検討について
資料 1：三重県流入車対策要綱(案)の再検討について
- (2) 三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメント結果について
資料 2-1：三重県流入車対策要綱（案）のパブリックコメント結果の概要について
資料 2-2：三重県流入車対策要綱（案）のパブリックコメントに寄せられた意見一覧
- (3) 三重県流入車対策要綱（案）の実施延期について（案）
資料 3：三重県流入車対策要綱（案）の実施延期について（案）

参考資料 1：四日市納屋局における NO₂ 日平均値が 0.06ppm を超えた日数

参考資料 2：三重県シミュレーション結果の概要

参考資料 3：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料 4：三重県流入車対策検討会議設置要綱

(事務局 永楽班長)

それでは、定刻になりましたので、平成25年度第7回三重県流入車対策検討会議を開会させていただきます。

本日はご参加いただきありがとうございます。

開会に際して、大気・水環境課長の林より一言ご挨拶させていただきます。よろしくお願ひします。

(事務局 林課長)

みなさま、おはようございます。大気・水環境課長の林でございます。

本日はご多忙のところ、第7回三重県流入車対策検討会議にご出席いただきありがとうございます。まず、第7回三重県流入車対策検討会議を開催前に日程調整などで、ご迷惑をおかけしたこと、お詫び申し上げます。

さて、前回の第6回検討会議で、三重県流入車対策要綱案を取りまとめました。その後7月26日～8月26日まで、三重県流入車対策要綱案のパブリックコメントを実施し、42件のご意見等をいただきました。

こうした中で、この8月8日に平成24年度の大気環境基準達成結果が確定し、公表する運びになりました。その結果、四日市納屋局の二酸化窒素の環境基準は達成されており、さらに今年度25年度の環境基準も達成する見込みということが判明してまいりました。

また、パブリックコメントについても、平成23年度、24年度に環境基準が達成されている中で、更なる対策が必要なのかとのご指摘のご意見もいただきました。

これら環境基準の達成状況や今後の環境基準の達成見込み、このあと資料でお示しする社会情勢等を事務局で検討した結果、これまでの対策案を再検討することが必要ではないか、との判断にいたりました。

この取り扱いについてはさまざまな関係団体からご意見を伺いながら、調整してまいりました。最終的には、三重県流入車対策要綱案の実施を延期したいという結論に至り、本日の会議で提案させていただきたいと考えております。前回の方針から変わった提案をさせていただくことについては、後ほど説明させていただきたいと思いますが、本日の会議で何とぞ十分なご議論をいただき、本旨をご理解いただければと願っております。

これまでも紆余曲折を経ながら本日の検討会に辿り着いたことは、検討委員の皆様のご尽力ということで感謝申し上げます。

甚だ簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願ひします。

(事務局 永楽班長)

ありがとうございました。

本日は、傍聴される方がお見えになりますが、受付時にお渡ししました傍聴要領に記載

した事項を守っていただくようお願いいたします。

本日の会議については、これまでと同様、公開とさせていただき、議事概要については、委員の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開させていただきたいと思っております。

では、四日市環境部環境保全課の人見課長様に座長をお願いしたいと思います。

よろしくおねがいします。

(座長)

皆様、おはようございます。四日市市環境部環境保全課の人見でございます。

よろしくおねがいします。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。皆様のご協力よろしくお願いたします。

まず、事務局から資料の確認をおねがいします。

(事務局 太田主査)

三重県環境生活部大気・水環境課の太田と申します。よろしくお願いいたします。

資料確認をさせていただきます。事項書裏面の配布資料一覧をご覧ください。

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表

(1) 三重県流入車対策要綱(案)の再検討について

資料1：三重県流入車対策要綱(案)の再検討について

(2) 三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメント結果について

資料2-1：三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメント結果の概要について

資料2-2：三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメントに寄せられた意見一覧

(3) 三重県流入車対策要綱(案)の実施延期について(案)

資料3：三重県流入車対策要綱(案)の実施延期について(案)

参考資料1：四日市納屋局におけるNO₂日平均値が0.06ppmを超えた日数

参考資料2：三重県シミュレーション結果の概要

参考資料3：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料4：三重県流入車対策検討会議設置要綱

以上です。過不足等よろしかったでしょうか。

(座長)

それでは、(1) 三重県流入車対策要綱案の再検討について、(2) 三重県流入車対策要綱案のパブリックコメント結果についての説明を併せてお願いします。

(事務局 太田主査)

まず、資料1の三重県流入車対策要綱(案)の再検討についてと、資料2-1 三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメント結果の概要について、資料2-2 三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメントに寄せられた意見一覧について併せてご説明します。

資料1 三重県流入車対策要綱(案)の再検討についてご覧ください。1番の三重県流入車対策要綱(案)の再検討についてご説明します。

昨年11月から三重県流入車対策検討会議を6回開催しました。その中で、流入対象地域を国道23号のみとし、対象車を車種規制非適合車で大型3車種、運行形態を発着車とする三重県流入車対策要綱案を取りまとめ、平成25年度7月26日(金)から8月26日(月)までパブリックコメントを実施してきました。

こうした中、三重県環境基準の達成状況の見込みや、社会的状況等の変化、およびパブリックコメントのご意見等を踏まえて、三重県流入車対策要綱案を再度検討することとします。

次に2番目の三重県NO_x・PM対策地域の社会的状況等についてご説明します。

①四日市納屋局のNO₂濃度変化について、このグラフをご覧ください。平成16年度と平成23年度、24年度はNO₂の環境基準を達成しています。

また平成25年度のNO₂環境基準超過日数は、9月末時点で1日のみであり、過去のデータ推移を見ると、大きな変化がない限り平成25年度も環境基準を達成する見込みとなっております。この平成25年度の話を含めて、参考資料1の四日市納屋局におけるNO₂日平均値が0.06ppmを超えた日数をご覧ください。

横向きのグラフで、タイトルが四日市納屋局におけるNO₂日平均値が0.06ppmを超えた日数です。NO₂の環境基準の評価は1日平均値の年間98%値をとって行います。年平均ではありません。

98%値については、1年365日のデータを並べて、このうちの低いほうから98%値ですので、8番目に高い値について評価することになります。この8番目の値が0.06ppmを超えていれば、環境基準が非達成となります。

この中で、グラフをご覧ください。環境基準の超過年である平成17年度から平成24年度については、年度の前半である4月から9月で0.06ppmを超える日が見られます。4月、5月に0.06ppmを超える日数が8個以上存在し、環境基準超過年と判断されてきています。なお、年度の後半については、山から海への風の影響等を受け、ほとんど超過がみられません。

こうした中で、平成23年度、24年度をご覧くださいと、各1日ずつ超過している結果がでています。平成23年度は4月の1日、24年度は5月の1日です。よって平成23年度、24年度については環境基準を達成しています。平成25年度もこれと同様の傾向があり、今後大きな変化がない限り、平成25年度も環境基準を達成されるだろうという状況です。

以上が参考資料1の説明です。再度、資料1をご覧ください。

このように環境基準が達成している要因についてご説明します。納屋局周辺の一日の交通量は平成21年度以降が微減、もしくは前年度と同程度である傾向があります。大型車の割合については4割以上を占めますが、高止まり傾向です。なお、交通量調査はだいたい11月ごろに実施しています。次のページをご覧ください。

③三重県対策地域内における対策地域内外別、適合・非適合車別割合の推移を説明します。大型車の中で最も排出割合が大きい普通貨物車は大体8割以上の排出割合を占めています。この対策地域内外別、適合・非適合別推移を見ると、対策地域外から流入する非適合車をこのグラフの一番上の黒で示しています。これは年々減少しており、平成24年度では10%です。

三重県流入車対策要綱では、この黒で表した対策地域外からの非適合車に対して適合車に転換の施策を考えてきました。しかしながら、想定以上に転換が進んできていることがあげられると思います。

続いて④三重県における製造品の出荷額の推移についてご説明します。

三重県全体における出荷額についてグラフでお示ししています。平成21年度はリーマンショックによる減少、平成23年度は東日本大震災等の影響により減少が見られますが、平成24年度には10兆円を超える規模にまで回復しており、国道23号納屋局周辺の交通量の推移も同程度で進んでいます。こうしたことから、環境基準が達成されている一つの要因として、非適合車が想定以上に減っていることが考えられます。

最後に⑤三重県内経済情勢についてご説明します。

三重県戦略企画部統計課が毎月発表しているデータです。三重県内経済情勢と景気動向指数の概要を見ると、県内経済は緩やかに持ち直していると評価しています。

なお、政府によるアベノミクスの経済政策および、2020年の東京オリンピック開催が三重県経済に与える影響は未定ですが、環境基準の達成状況は景気動向の影響を受ける場合があるので、今後の景気動向には留意が必要です。以上で資料1についてご説明しました。

続いて、資料2-1 三重県流入車対策要綱案のパブリックコメント結果の概要についてご覧下さい。

まず、パブリックコメント実施内容についてご説明します。

募集期間は、平成25年7月26日金曜日から、8月26日月曜日まで行いました。

方法は、県政記者クラブ等さまざまな機関を通じ周知させていただきました。

パブリックコメントの内容等として、42件のご意見をいただき、個人2件、企業17件、団体23件が内訳です。

意見の詳細については、次の資料2-2に記載しました。

その中でもこちらには主な内容をあげさせていただきました。

意見者の1番目が団体等からいただきました。購入品の納入車両は我々が荷主ではない

ので、運送事業者への要請等は納入業者、または商社を介して行うことになり、適合車・不適合車の見極めが困難である。

次の2番目が企業からいただきました。今回の要請は、特定荷主等や特定旅行者だけに報告義務を課しており、負担が過大である。流入車の確認は本来、三重県が直接実施すべきものであり、特定荷主等に報告義務を課すべきものでないと考えます。

次の3番目が団体からいただきました。国道23号の通過交通量について。①交通センサスのデータからもわかるように、大型車の通過交通量は減少の一途を辿っているのはご存知のはずです。(伊勢湾岸へも転換) ②少子高齢化を迎え、交通量を左右するものは自動車の保有率と人口である。今後、人口が減少期を迎え、交通量が減少するのが明確であり、排ガス量の低下も見られるにも拘らず、規制していくのはいかがなものですか。③グローバル経済の時代を迎え、国内輸送の需要については、製造業の海外移転の増大で、交通センサスからも明確な様に交通量減少に伴う排ガス量の低下が予測されるにも拘らず、環境規制を行う意味がどこにあるのですか、という意見がありました。

(3) その他としてですが、口頭でもいくつかご意見をいただきました。一部の運送事業者さんから、平成23年度と平成24年度に対策地域の全測定局の環境基準が達成しているのに、流入車対策をする必要があるのか等の意見がありました。

資料2-1の説明を終わります。

次に資料2-2三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメントに寄せられた意見一覧では、パブリックコメントを通していただいたすべてのご意見を列挙しています。先ほどご説明したご意見は、意見一覧のNo9、27、29をご紹介します。

この他にも、特定荷主の確認作業で渋滞が起きることや、運送事業者さんは十分に環境の取り組みをされていること等、いろいろなご意見をいただきました。これらの回答については、本日の方針を踏まえて回答したいと思っております。以上で説明の前半を終了します。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、質疑応答に移ります。質疑時間は10分程度とさせていただきます。ご意見、ご質問等よろしくお願ひします。

(三重運輸支局企画調整担当 岩松首席)

資料1三重県流入車対策要綱案の再検討についての2①四日市納屋局のNOx濃度変化についてから質問します。

平成16年度は環境基準を達成していますが。たとえば平成23年度、24年度を除いて、平成16年度だけ数値が下がって環境基準が達成していることの原因が分かっているのなら教えてください。

(事務局 永楽班長)

平成16年度の状況は県としても状況を確認しました。四日市の納屋局でNO_xの環境基準が達成しているので四日市市さんとも協議しました。

しかし、原因としてはわからない状況でした。ただし平成16年度の気候等を見れば、雨が多かった年という事実はあります。ただし、これが環境基準の達成した状況とどう関連するのかわかっていません。ただし、全国的な状況を見ても平成16年度は環境基準が達成できたところは多かったという結果にはなっています。

(座長)

よろしかったでしょうか。他に、ご意見、ご質問等よろしくお願いします。

(三重県経営者協会 住友電装株式会社安全環境部 森田部長)

荷主の立場から参加させていただきました、住友電装の森田と申します。

先ほど事務局から説明があった、参考資料1 四日市納屋局におけるNO₂日平均値が0.06ppmを超えた日数について質問します。平成17年度から、今年度の半ばまで納屋局の環境基準値を超えた日数が書いてあります。これを見ると平成22年度、23年度を境に年間超過日数が桁違いに下がっています。

これには何か大きな変化点があったのかと思い、交通量の変化を見ても、それほど大きな変化はみられません。資料1裏面にある三重県対策地域内における対策地域内外別適合・非適合車割合の推移グラフを見ても、序々に減少していることは見られても大きな変化はみられません。

このプラスの変化は何かということに疑問を持ちました。逆に四日市市内で納屋局以外の測定ポイントでも同じような傾向はありましたか。そういった確認はされていませんか。

(事務局 永楽班長)

資料的には、98%値の推移を示しています。ただし、納屋局以外の四日市市内やその他の測定局を見ると案外と数値的には低い状況です。

納屋局が0.06ppm程度に比べて、0.04ppm程度のところが多いです。変化としては下がっている傾向はありますが、絶対的な値が低いので、納屋局ほど大きな変化が見られるかというところ、そうではないところがあります。98%値だと納屋局だけが0.06ppm程度と高いですが、他は0.04ppmから0.03ppm程度で推移しています。変化としてはそれほど大きいということはありませんでした。

(事務局 林課長)

補足させていただきます。四日市市内の自動車測定局は5局あります。今までの傾向で

は環境基準が超過しているのは納屋局だけでした。しかも極端に悪く、全国でワースト2ということが過去にありました。他の四日市市内の4局については永楽の申したように、クリアしている状況です。

いま測定局だけの議論をするとこのようなお話になりました。この対策は、環境省が平成23年度に出した指針で、中間年度である平成27年度に対策地域内の全測定局での環境基準の達成が目標でしたので、我々は当面として、まず測定局に着目しました。

しかしながら、平成32年度には測定局以外の対策地域内全域でも環境基準を達成することが指針に出ました。

これをどのように評価するのか、ということです。測定局のデータでない地域、そして納屋局が本当に四日市市内で一番悪いのか、これも一概に言えないこともありました。これらを踏まえた上でのこれまでの議論だったと思います。

もともと環境基準については、大気は0.06ppmの数値ですが、伊勢湾の水質の数値なども同様に、数値が環境基準値の前後で変化することから、わずかな数値の変化で達成したりしなかったりするという問題もあります。

ある年はほんの少し増えただけで全て基準をクリアできなかった。ある年はほんの少し下がっただけで全て基準をクリアできた、こういったことがあります。クリアしたかクリアしないか、数値だけだと極端に結果がでますが、0.06ppm前後で微妙に前後していることも加味して考えていただきたいと思います。

(事務局 永楽班長)

先ほどの補足ですが。減少の割合は少ないですが、他の局でも低下の傾向が見られるところが多いです。

(座長)

四日市市内ですが、3局測っています。国道23号は納屋局のみですが、国道1号と東名阪に測定局があります。国道1号は北消防署、東名阪は四日市IC付近でそれぞれ測っています。国道23号については納屋局のみですが、国道23号がより高いです。しかし大型車混入率などが異なり、単純比較はできないと思います。

他にご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

ないようでしたら、議事を進めさせていただきます。

続いて、(3)三重県流入車対策要綱(案)の実施延期についての説明をよろしくおねがいします。

(事務局 永楽班長)

資料3 三重県流入車対策要綱(案)の実施延期について(案)をご覧ください。三重県流入車対策要綱(案)の実施延期についてお示しました。

1のこれまでの判断についてご説明します。平成24年度の判断です。平成23年度に三重県が行った二酸化窒素の環境濃度シミュレーション調査結果を参考資料2 三重県シミュレーション結果の概要にお示ししています。これに基づき、環境省の求める基本方針を達成するためには、対策地域内の従来の取組だけでは限界があるため、新たに流入車対策を実施する必要があると判断していました。

また、この時、平成23年度の二酸化窒素の環境基準は達成していましたが、業界の聞き取り等では、物流量は東日本大震災前の状況まで回復していないことから、この結果は一時的なものだと判断していた状況です。

参考資料2 三重県シミュレーション結果の概要をご覧ください。前回の検討会議でもお示した、シミュレーション結果についておさらいしたいと思います。

シミュレーションについては、環境省が平成23年度に示した手法に基づき、環境省が示した平成21年度を基準年度とする大気環境濃度予測シミュレーション・モデルを作成し、将来予測年度である中間年度の平成27年度、最終年度である平成32年度の濃度状況を推計したものです。

算定については、2.自動車排出量算定結果に記載されているように、走行量を元にNO_xの排出量を算出し、シミュレーション・モデルを組み立てて、予測したものです。

次に2ページをご覧ください。3.広域シミュレーションをご説明します。シミュレーションの手続きをフローでお示したので、ご説明します。

交通量の調査結果や、センサスの一般交通量など、また、車種構成をしらべるためのナンバープレート調査結果、これらを用いて自動車の発生源の排出量を算出します。自動車以外の発生源もあるので、それぞれの工場、事業場の発生源も式に入れています。同様に、大気の常時監視測定局における環境濃度の測定結果や、気象の条件等も含めて、点線で囲った範囲ですが、それぞれのシミュレーション・モデルを作成しました。これらのシミュレーション・モデルを用いて、濃度を予測する手法を用いています。

2ページ真ん中以降に移り、このシミュレーションで得た結果をご説明します。納屋測定局の濃度はそれぞれの表で薄く着色してある部分です。

3ページをご覧ください。2つの表のうち、平成27年度98%値予測は上の表です。平成27年度98%値予測は62.6ppbの結果でした、最終年度である平成32年度は55.4ppbの結果でしたが、最終年度である平成32年度目標は、対策地域内全地域での環境基準達成であり、測定局以外でも達成する必要があります。

(2) 沿道メッシュ濃度における濃度推計結果をご覧ください。道路沿道でどのような状況になるのかを調べました。平成32年度において、全体メッシュ数24,104のうち、超過メッシュは90になり、基準を超える箇所がちらほら沿道で見られるという結果をシミュレーションより得ました。ふたたび資料3に戻ります。

このようなシミュレーションの結果に基づいて、平成24年度は判断しました。

次に平成25年度の判断についてご説明します。平成23年度に続き、平成24年度も二

酸化窒素の環境基準を達成し、今年状況についても半年経った9月末時点で振り返ってみると、これまでの傾向から達成する見込みであることがわかってきました。

よって対策地域外から流入する車種規制非適合車の割合は、平成22年度には20%に対して、平成23年度が15%、平成24年度が10%と想定以上に減少していることも環境基準達成の一つの要因と考えられ、また今後も車両の老朽化等で車両代替が年々進むことを考慮すれば、景気動向による交通量に大きな変化がない限り、今後、二酸化窒素の環境基準を達成する可能性は高いと判断できるため、事務局から今回の流入車対策要綱案の実施の延期を提案しました。

なお、環境基準の達成状況は、今後の景気動向による影響を受ける場合があるため、今後環境基準を達成できないおそれが出てきた場合には、再度その対策を検討していく予定で進めさせていただきたいと思っております。

資料3の説明は以上です。

(座長)

ありがとうございました。ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

すいません。資料3で説明されているのは、平成27年度でも、32年度でも、シミュレーションを行っても環境基準を達成できることの内容を示している、このような理解をして良いでしょうか。

(事務局 永楽班長)

シミュレーションについては、前回の検討会議でも説明させていただいたように、中間目標年度である平成27年度のデータをもって、平成28年度に再検証を行った上で進めていきたいと思っております。

今回の平成27年度は測定局での環境基準達成を目標にしています。現時点で対策地域内の測定局での環境基準が達成されていることと考えあわせると、先取りして目標を達成していることがあります。また、3年連続の達成となる可能性が高いこともあります。

よって、シミュレーションに基づいて検討結果をだしたわけではなく、事実に基づき出した結果です。いま、どうしてもしなければならぬ対策かどうか考えると、延期ということになるだろう、ということをお示ししました。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

流入車対策検討会議などを行ったが、平成27年度の予測数値、平成32年度の予測数値、それら予測数値よりも、実績としてはクリアしている状況が見えてきたということでしょうか。

(事務局 永楽班長)

それも、複数年度に渡ることは見られるので、という結果です。

(事務局 林課長)

補足します。平成23年度は環境基準をクリアしていることがわかっていて、平成24年度も環境基準をクリアする予定であることを6月の検討会議でもお話しました。

ただし、平成23年度は東日本大震災の影響があるだろう、そして平成24年度も震災の影響があるのではないかと思いました。そして24年は環境基準を達成しましたが、それも決定的な判断材料にならないと我々は判断していました。

しかし、この8月に、先ほど参考資料1で例年の状況を説明させていただいたように、年間の大体の傾向がわかっているんで、今年度の平成25年度のこれまでのデータを見ました。すると、10月や11月にひょっとすると悪くなる可能性は否定できないので断定はできませんが、今までの傾向では、いまあるデータでは今年度も環境基準を達成するのではないかと思いました。

アベノミクスの影響もあり、経済がそれなりに持ち直している状況のなか、3年連続で環境基準を達成しているということは、さすがに東日本大震災の影響にはならないだろうと考えられました。これについては8月に、資料1三重県流入車対策要綱案の再検討についての裏面にある統計資料ですが、④三重県における製品出荷額の推移などをみれば、影響が右肩下がりではないですが、それでも環境基準を達成しています。これは、環境基準を絶対達成しないという強弁は難しいという判断をしました。

結局、今回の判断は、3年連続で環境基準を達成するであろうという現実が非常に重いことであるのは事実です。これを覆して、平成27年度は非達成ですというようなシミュレーションもないと思います。そしてこのまま環境基準達成が続けばもちろん何も問題はありますが、また何か悪化する様な傾向があるとすれば、その時は再度ご議論をいただく必要が出てくると考えられます。今のところ、そのような要素は見当たらないのではないかと、という結論に至りました。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

((一社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

当初から、私ども車を使う側として、対策規制を実施していただく上では、相当慎重にさせていただきたいことを申し上げてきました。今回の結果としては、我々業界が日頃、環境対策に努力をしていることが作用してきているのだろうと思います。

また、自家用車についても、ハイブリッド車のように燃費の良いものの売れ行きが良い

という社会構造に変わってきています。前から検討会議の際に私がお話しましたが、国内産業のあり方も経済をとるのか実態をとるのか、これらは協議をしている間にも構造は変わってきていると思います。震災があり、なかなか復興も進んでいなかったり、円高による海外移転で、どんどん企業も国外に進出したり、車の交通量はそれほど変わらないが数値は良くなっている。時代とともに、様々な要因がでてきているのだらうと思います。

ここで今回の規制は実施延期というよりも、凍結だらうと思います。今までの内容は使えない形で、凍結だと思います。そのときに、もし環境基準をクリアできない時がくれば、流入規制にするべき車種もそのときの車に比べて変わっており、そのときに、いまの規制は正しいかを見直す必要もあるので、今の規制がそのままになることはありえないと思います。延期の言葉は正しいのか、ご議論いただきたいと思います。

(座長)

いまの質問ですが、いかがでしょうか。

(事務局 林課長)

先ほどの延期か、凍結かのお答えには至りませんが。

伊藤専務理事もおっしゃられたように、思い起こせば、我々は沿道住民の健康を守ることも考えなければなりません。かといって、必要以上の規制によって、経済を冷え込ませることは避ける必要があります。ですからギリギリの施策を探り、罰則のない緩やかな方法をお示しして参りました。

シミュレーション上では本来、当初の要綱案でも平成27年度は環境基準を達成しない可能性がある結果でした。かといって、平成27年度の達成状況を見て、対策をやめるか、あるいは強化するか、このまま続けるか、再検討を行うという議論が進んでいたと思います。

住民の方の話もしましたが、今回の対策案を考えるきっかけは、環境省が出した指針まで振り返ることができます。

元々は、平成12年の名古屋の南部訴訟の結果があります。そのとき、結果は和解でしたが、実質は国の敗訴と、名古屋南部周辺11社の企業が和解金として15億円ほどを支払う形で決着がつかしました。このような事実があり、行政側も不作為であったという反省があり、手をこまねいていました。そこでなんらかの対策を講じる必要があると考えました。地元住民の方も苦勞をなされたということがあり、これを受けて平成15年度に最初の対策がありました。今回は平成23年度に環境省が、平成27年度には対策地域内の全測定局での環境基準を達成、平成32年度には対策地域内全域のどこで測っても環境基準を達成するようにとさらに言うてきましたので、行政側も真摯に受け止める必要があるということで、これまでご議論していただいた経緯があります。

住民の方の考えも無視できません。幸いに現在、県内の沿道住民の方はそのような表立

った行動はされていません。しかし、愛知県の名古屋南部の住民の方は、資料にもあったように意見交換会を引き続き開かれ、なんらかの施策をより行うように行政に迫っておられるという状況もあります。

このような中、ご検討いただきました。我々も苦しい選択を強いられていることはありました。このようなギリギリの選択の中で、環境基準はありがたく3年間達成できた事実があります。この状況のなか、住民の方にもそれなりに納得していただけるのかと考えました。このように事実がわかってきたので、9月の上旬にも関係市町の行政関係者にも集まっただき、このような事実を示し、住民の方はどのような動きがあるか、聞かせていただきましたが、多少の苦情はありますが、表立った動きはないということでした。でしたら、延期、凍結とってよいかはわかりませんが、このあたりでも住民の方に納得していただけるかと思ったことが、事務局の考えです。

延期か、凍結かは、ご議論いただきたいと思います。いずれにしても、来年度の要綱実施は延ばしたいと思っています。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

今回のように三者がそれぞれの立場で環境問題を考える良い場を、私は与えていただいたと有り難く思っています。先ほどから延期、凍結のお話が出ていますが、私はそれよりも、三者が環境を良い環境を作るという方向に向くことが大切で、生活をする上では、環境基準を超えた、超えないという問題ではないと思います。

ところが、立場立場で、景気動向や病人が出たことなどいろいろな理由がありますが、今回、良い機会が与えられ、環境について検討することは重要と考えます。私はあくまでも基準や数値というよりも、良い環境を作るという基本的な姿勢は絶対に三者が持ち合わせていくことが大切なことだと思います。皆様、私どもも身近なことでも環境問題について、ますます意識を高めていきたいと思っています。皆さんとともに、いろいろな立場での環境浄化についてはお考えいただきたいと思っています。景気やどういふ事が起きたということもわかります。しかし、だからこうしよう、ということではなく、みな環境浄化については考えてほしいという思いについては、今回の会議を通じて勉強をさせていただきましたし、私の意識も強く持ちました。

皆様、立場上のご事情もあると思いますが、このような方向に進んでいただければありがたいと思います。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

消費者協会さんがおっしゃられましたが、我々、バス協会、トラック協会は、決して環境を疎かにする思いはありません。協力すべきという考えです。

私どももNOx・PM法については新長期、長期等に対して助成したり、今後も環境については、三重交通もハイブリッドバスを導入したり、いろいろな形で行っています。私ど

も運送業界については、引き続き、環境問題に積極的に取り組んでいきます。

県さんの延期したいというご要望の中で、この先に環境が悪化し再度検討を行うときは、この案を元に行うのか、全く異なる案を作成するのか。環境が変わった時に、もう一度、この案をベースに行うのか、ぜんぜん違う環境になるので再度がらっと変わった案を、環境基準が達成できなかつた時に出していくのか、事務局としての考えを聞かせてください。

(事務局 林課長)

そのところは、ここで忌憚のないご議論をしていただきたいと思います。事務局としては、昨年11月から6回にわたってご議論いただいた案を一旦延期し、次回はゼロから考えますという、今までに皆様にご議論いただいたものをないがしろにしてしまう、というおそれもあると思いました。

今回の案を延期するかは、そのときの議論でもよいかと思いますが、ベースにはなると思います。いったん持ち越して、それはそれでご議論いただければというニュアンスです。今までの議論をすべて御破算で良いといわれれば、こだわることもないと思いますが。そのあたりはご議論をいただければ、それはそれで重みがあると思います。まずは延期だと思ってお示しました。

(三重運輸支局企画調整担当 岩松首席)

いままで議論を6回行いました。将来の環境の状態によって対策を議論する必要に迫られたとき、普通に考えて、現在の対策をそのまま行うわけにはいかないでしょう。

今の議論のベースはシミュレーションの結果を元にしましたが、現時点でも、シミュレーションと現実が離れている状況です。当然に将来もなんらかの形で議論が必要ならば、別のベースとなるものが必要になるでしょう。このような中で、単純に延期にする言葉は、あまり適切でないと感じます。

もう一点ですが、資料3下に、環境基準を達成できないおそれが出てきた場合と記載があります。達成できないおそれとは、数値が超えましたといった方向で、例えば納屋局が8回超えたという状態で行うのか、それ以前に危ないと感じたら行うのか。まだ具体的には決まっていないと思いますが、この基準の方向性があれば教えてほしいと思います。

もう一点ですが、当初の対策案については、第1案から第5案までのうち、最終的に第1案となり、パブリックコメントが始まったと思います。しかし第1案から第5案のうち、第5案の普及啓発については、行っていかれますか。行われるのであれば、当初示されていた5案の具体的な取組を進められるのか確認したいと思います。わかれば教えてください。

(事務局 永楽班長)

まず、何を基準にしておそれを判断するかについてです。実際に、現在は明確な基準は

ありません。ただし対策地域内から発生するNO_xの発生量を毎年調べており、そこで増加の傾向が見られるとか、また、車種構成を調べるナンバープレート調査も行っています。ここで交通量が増加したり、大型車の比率が高くなったり。一番基本ですが、測定局のデータを今年環境基準達成見込みを出したように、毎月60ppbを超える箇所の確認を行い、何日現在で超えているのか、といったことを見ていくことも必要です。それぞれ調査した結果を総合的に見ながら、今後どうなっていくかを予測することになると思います。

もうひとつ、周知についてですが、県としては、低公害車の転換促進として、利子補給をしている現状はあります。各団体にもご協力いただいて、低公害車等の普及促進を行っており、低公害車普及の普及・啓発は今後も続けていく形です。また、ホームページ等でも環境の状況は随時、速報値で見られるようにしています。これらを通じて情報提供、ならびに普及啓発を引き続き続けていきたいと思っています。

(事務局 林課長)

一般論としてお聞きください。やはり行政側としては、最悪のシナリオは想定する必要があります。もし、全測定局で環境基準を達成する目標のある平成27年度以降、仮に28年度に納屋局で達成できなかったデータが出たとします。そして、この最悪のシナリオの事実から、住民訴訟が起こったとします。行政は何もしてこなかった、不作為ではないか、一体何をしていたのか、といわれるケース。それは、県として辛い立場になるということはどうしても想定してしまいます。

とにかく環境基準が達成しないときに考えれば良いのかという部分。もしまずい傾向が出てきた場合、このときに皆様に相談しようかという部分。これについては、いま断言や、明快なことは言えませんが、この部分を考えてどのあたりで判断するかは、確かに迷います。行政側として安全側に振らなければ、住民の方に納得いただけない部分もあるので、このあたりで管理をする必要があると考えています。

(中日本高速道路株式会社名古屋支社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

いま、将来的にシミュレーションをすれば平成27年度に環境基準を超えるので対策が始まり、しかしながら現状がこえていないので、しばらく交通量もいまの動向では大方変わらないので対策をしませんとなりました。いまシミュレーションが結局あっているのか、という部分がはっきりする必要があります。

例えば、参考資料2三重県シミュレーション結果の概要の1ページからですが。平成24年度の交通量をいれてシミュレーションを回した際、ちゃんとした値になっているか。シミュレーションがあっていないならば、シミュレーションを再度平成27年度にやり直して、62.6ppbでなく60ppbを切っているという結果を例えば出せば、将来的に大丈夫であることが言えます。

あくまでもこのシミュレーション結果が世の中に出て残った状態で、平成27年度に環

境基準を達成できないではないか、とその際に、出ていた結果を突っ込まれて、なぜ今対策をしないんだ、という話になります。あくまでシミュレーションは環境省が出しているもので全国が同じ方法で行っている。この結果が今の現状を踏まえたときに、本当に 62.5ppb になるのかどうか。

シミュレーション自体のキャリブレーションではありませんが。いまの現況として、今回平成24年度の結果が 55ppb と出ました。しかし 55ppb になるようなシミュレーションではなかった。ですからここを修正ではありませんが。例えば、シミュレーションのパラメータとしていろいろと入れますが、非適合車の率を入れたときに下がった数字が出れば、それはひとつの方法だと思います。このままおいておけば、わかっていてやらないということが気になります。

シミュレーションには現実があるので、平成27年度の現実がこうならないようにシミュレーションを行ったほうが良いでしょう。

(事務局 林課長)

確かにおっしゃるように、我々もそうだろうと思います。しかし、この場ですぐ、では行いますという明言はもちろんできない状況です。平成27年度は環境省が示すように、対策地域内の全測定局での環境基準達成が目標であり、若干の猶予があると思います。予算の関係もあって、お約束することができないのは申し訳ないと思います。

しかし、そのような視点で検討する必要があると考えていますので、こちらは保留させていただけると有難いと思います。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願いします。

要綱の延期か凍結かについては、どのようにされますか。

(中部地方環境事務所 遊佐課長)

議論が難しい問題になってきましたが、私の立場からでは、このまましてやってくださいだと思います。いまの話聞いて、普通3年環境基準を達成すれば普通の日本人のもっている道徳心から言えば、良く出来たと褒めてあげるような気持ちになります。

しかし、これについてはなんらかの形で見直すことになりました。見直すときに、今まで行ったもので見直すのか、もしくはこの検討で挙げた方針をまとめた上で見直すのか、そこをなんらかの機会にうまく示していただければ良いと思います。

やはり皆様、環境を守りたいという気持ちがあることは同じです。低公害車も増え、エコドライブの車を心がけている方が増えてきたことが現状です。ここは延期という言葉の中でも、延期の方向を詰めてもらえると良いと思います。

ただし延期でも、今の問題点を挙げた形で行うのか。また、今まであったものを集約し

て、また新たな要綱の見直し案を出して行うのか。

(座長)

そのあたりはいかがでしょうか。

平成27年度の結果を受けて、平成28年度以降の再度検討を行う場合、これまでの議論が使えるのか、あるいは新たに再構築しなければいけないのかという部分。再検証した上で判断できるのではないかと私は思います。そういった意味では、例えば延期としながら再検証した上で、これまでの議論を踏まえる、あるいは再構築する内容については決めればどうかと私は個人的には思います。

そういう意味では、皆様いかがでしょうか。

(事務局 林課長)

想定の話ですが、平成25年度の環境基準が達成し、来年度の平成26年度も達成とした際には、4年連続の達成になります。このときに平成27年度に見直す必要があるか、という議論になった時は、4年も達成していたらどうだろう、とおっしゃられる方が大半だと思います。そうすると、おそらくこの議論がまずなくなります。

しかし、仮に平成26年度の環境基準が悪かった場合。最も平成26年度は来年度です。から予測できれば動き始めますが、予想外の平成26年度の未達成があれば、急遽皆様にお声掛けして、こんな状況なのでどうしようという話になると思います。

そうなれば記憶の新しい平成25年度ですから、昨年度議論したことがあると言われると思います。平成26年度がそのような状況なので、です。この場合はあまりにも直近なので、ベースにすれば良いという意見が当然に出ると思います。これは色々なケースが考えられると思います。

そして、先ほどは平成26年度の話でしたが、平成28年度あたりに環境基準が達成されないことがあれば、だいぶ前の話なのでゼロから見直すべきという話になると思います。これは微妙な話だと思います。

(座長)

環境基準が達成している原因をまだ見たい気持ちもあります。いまの中で延期にすれば、事務局のほうでも延期だったからここから実施しますというのではなく、再度、実施する際には皆様のご意見を聞きながら、このまま行こうとか、見直そうとかでどうかと思いますがいかがでしょうか。

ご了承いただけるのであれば、再度実施する際には、皆様のご意見を伺う形で実施させていただきたいと思います。

いかがでしょうか。

(公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

参考資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュールを見れば、最終的に11月の予定として第8回委員会に文書協議とあります。これは何ですか。

(事務局 永楽班長)

三重県流入車対策検討会議のスケジュールですが、県がパブリックコメントを実施しておりますので、本来ならば今回の方向性が決まった後で、パブリックコメントの回答を書かなければならない状況です。パブリックコメントの回答について事務局案を提示させていただいて、委員の皆様にもわざわざ集まっていたくのではなく、文書協議をさせていただきたいと思い、記載しました。

(公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

文書協議というのは、パブリックコメントに対する回答の案に対して、文書協議を実施するということですか。

(事務局 永楽班長)

委員の皆様にも、わざわざ集まっていたくところを。ここで決まったことについては、集まっていたく必要があれば集まっていますが、この検討状況のお話で、今回でたのはパブリックコメントの回答という形の想定で行っているお話です。

(事務局 林課長)

パブリックコメントを実施すれば、それなりの回答を示す必要があります。本来ならば、今回の検討会議でパブリックコメントへの回答をお示ししたかったのですが、現在、対策を延期するか凍結するかという議論の中で方向性がまだ出てはいませんので、事務局が勝手に回答案を書けなかったということです。ここで方向性を決めていただければ、これを元にパブリックコメントの回答案を作ろうと思っています。

委員の皆様にもう一度集まっていたくご議論をいただくよりも、文書を送らせていただき、これで良いとか、ここを直したほうが良いとか、ご意見を頂けるといことがあれば、集まって頂かなくてもこれで済むだろうと思いました。

第8回検討会議を形では開催しますが、あらかじめ委員の皆様にも文書を送り、これをチェックしていただければという趣旨です。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

先ほどの0.06ppmについてですが、資料1 三重県流入車対策要綱案の再検討についてです。納屋局の数値を、この数値より絶対に上にはあがらない、下ならばいくらでも良いという方向にしてほしいと思います。全国平均もあると思いますし、地域によって事情も違

うと思います。

しかし、絶対にこれ以上にはしないということを申し合わせというか、していただくことで、私たちはすごく安心できます。また、数値が上がりましたから下げましょうといったことは、非常に不安です。良い方法はないのかな、と思います。ぐっと下げることは、全国平均ということで無理なこともあると思いますが、なるべくここ以下に抑えるという確約を作っていただけると良いです。確約までいかななくても意思統一というか、そのようなことをしていただけると安心して生活できると思います。

(中部地方環境事務所 遊佐課長)

今のお話ですが、健康管理、健康維持の面を気にされているのでしょうか。

名古屋の南部訴訟の連絡会のときも、かなりその話があり、環境省は健康面で味方ですよ、と言われる場面もありました。こういうことで、このような話も前に私がありました。例えばですが、気にされて確約のお話が出たと思います。

(座長)

現在は環境基準を達成していますが、まだギリギリの 54ppb や 55ppb という高い数字なので、超えてしまうと切り切れませんが、現在も高い状況です。このように環境基準を達成したことは皆様のご努力もあろうと思います。

今後もこの基準を維持しなければならないと思います。先ほどトラック協会さん達も、これまで努力してきた、という発言もありました。引き続き、この基準を維持できるようにこれからもご努力をよろしくお願いいたします。

この場をお借りして、よろしくお願いいたします。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

資料3 三重県流入車対策要綱案の実施延期案の2の事務局からの提案について伺います。単純に流入対策については実施を延期したいということで記載がありますが、文言を加筆すべきだと思います。

上の部分にはもう少し、今後も車両の老朽化対応等のさまざまな影響で、二酸化窒素の基準を達成したので当面の間は実施しない。ただし環境を保全するために、各団体、利用者がこれに対して努力をする。なお、環境基準を達成できないおそれがあれば、再度検討する。のように、もう少し、丁寧に文章書いていただく必要があるでしょう。

本日の最後には事務局案として結論を出す必要があると思います。そうすると全体の部分にも関わりますが。

事務局の案として、達成できたので当分は実施しないという記載のある前半に加えて、なお、それぞれの立場において、環境問題に積極的に取り組む、の一文を入れてます。なお、達成出来なかった場合は、といった文言を加えることで、それぞれ消費者さんのコメ

ントも入ります。また、凍結や延期でなく、実施しないと入れてもらえると良いと思います。

(（一社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

シミュレーション結果よりも早い段階で環境基準の数値達成をしてきたことに対して、インセンティブで褒めながら、このような結果を認めつつ、対策を延期するような言葉にってもらえるとありがたいです。実際に環境基準は達成できているので、平成27年度数値を前倒して、平成24年度、25年度に続けて環境基準を達成しそうな部分を加えていただくと良いと思います。

(中部地方環境事務所 遊佐課長)

公害対策では、非常に皆様や事業者さんのお力を持って、環境問題に取り組み、公害がなくなったことは、世界にも誇れる成果です。

また、公害が終わったと同時に温暖化が出てきて、さらに皆様へ負担をおかけして、申し訳ない思いです。さらに、お願いばかりですが、実際に温暖化については、事業者さんのみでなく、我々の生活の中で対策を図る部分もあり、自家用車の方にもあります。ですから、自家用車も段々と低公害車に替わってきている現状もあり、さらに皆様のお力を借りながら、協力をいただきたいと思います。事務局コメントでは、相手をたてるような形で書いていただき、さらに協力体制を強めていくということでもよろしくお願いします。

(事務局 林課長)

先ほどのご意見、これが総意であるならば、ここで完全な文案を作り上げることは物理的に難しいと思われまます。ご意見を反映したような案を作らせていただき、また各委員の皆様にもメール等で文書を送り、ご意見を賜ります。

それらも、こういった場に集まっていただくよりも、2回や3回の文書照会を行わせていただくかもしれませんが、それで大筋はご納得いただいた形でその範囲内で我々が素案作りをさせていただき、照会させていただく形でよろしいでしょうか。

(座長)

よろしいでしょうか。

このような形でよろしくをお願いします。

では最後にその他の説明をよろしくをお願いします。

(事務局 太田主査)

参考資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュールをご覧ください。先ほどのお話のように、パブリックコメントに対する回答をしなければなりません。こちらを文章協議と

して、最終的に座長の一任として承諾いただきたいと思います。

皆様、ご了承いただけますでしょうか。

(座長)

よろしいでしょうか。

文章協議を行ったあと、私の責任で事務局と調整させていただくということでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これまでの議論を踏まえて、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願いします。

ないようでしたら、議事を終了させていただきます。

本日は、貴重なご意見ありがとうございました。

以降の進行については、事務局からお願いします。

(事務局 永楽班長)

各委員のみなさまご審議いただきまして、有り難うございました。

なお、他に質疑、ご意見などがございましたら、後日でも結構ですので、事務局へメールや FAX でご連絡ください。追って回答いたします。

では、最後に課長から閉会の挨拶をお願いします。

(事務局 林課長)

皆様、ご審議いただきありがとうございます。

振り返れば、去年の秋から1年をかけて本日を含めて7回、このようなご議論をいただきました。これまで自由闊達なご議論をいただき本音の議論もありました。その中で、方向性を探っていきたいということで、このような形になりました。

この数ヶ月で事情が変わってきたという想定外のこともありました。

ただ逆に、環境基準を3年達成できることは、我々にとっては非常に喜ばしいことです。これをいかに継続するかのらうと思います。そういう中で、今回の結論をまとめさせていただき、皆様にこの案を送らせていただこうと思いますので、よろしくお願いいたします。

このように一堂に会する会議は、おそらく今日が最後になると思います。一年間、本当にありがとうございました。

この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございました。